



卷之二

にまで行き渡っていない  
こうした労働者にまでしつかりと適正な賃金が  
支払われるようになる必要があると思いますが、  
いかがですか。

○西銘國務大臣 お答えいたします。

労務単価は毎年適時適切に見直しが行われていいものと承知をしております。

また、政府としましては、令和四年度より、総合評価落札方式において賃上げを実施する企業に対する加点措置を実施することとしており、沖縄総合事務局においてもこれに沿った発注が行われることになると考えております。

委員会指摘のように元請から下請等々への問題だと思いますが、私の所管ではないんですけども、岸田内閣の下で、好循環を求める流れの中では、下請Gメン等々でこの辺の元請から下請への発注の問題もチェックしていくもので、賃金の上昇につながればというふうに見ております。

○赤嶺委員 今ある制度の枠組みで、きちんと守れば、そういう労務単価が下の労働者にまで行き渡れば、賃上げ、所得向上につながるわけですよ。行き渡っていないわけですよ。いやいやいや、制度どおり設計していますよと言つても行き渡つてない。これを、これは内閣府の所管ではありませんということを言わざるを得ない。沖縄の建設労働者の改善、それだけでも相当な所組んでいただきたいと思います。

次に、私は沖縄鉄軌道の問題について伺いたい

沖縄県が二〇一九年に行つた調査では、既にBパイCが一を超えるという結果も出ています。有識者からも一定の評価がされています。具体的な費用対効果や採算性の計算は、事業者の選定や費用負担の在り方など次の検討に進まなければなりません。そもそも、鉄道事業の許可基準には、費用対効果は含まれていません。

かとした上で、渋滞のデメリットと比較して、鉄軌道を導入した結果、気候変動対策にもなり、定時性も担保されコストも下がるのならば積極的にやるべきだと前向きな答弁をされています。この答弁を踏まえたならば、今後、制度設計に向けた具体的な検討、調査にとどまらないで次のステージに移る具体的な検討に入るべき段階に来ていると思いますが、いかがですか。

○西銘国務大臣 沖縄における鉄軌道等の導入につきましては、これまで調査において、事業効率性を評価するBバイCが一を下回っているほか、開業後四十年間の累積損益が黒字転換しておらず、事業の採算性が確保されていないなどの課題が明らかになつております。直ちに事業化を決定する設備としては、と考えておりますが、也方、中

糸島半島北部で世界自然遺産に登録されたほか、北部のテーマパークの開業も予定されるなど、需要の増加につながる動きが見られること等も踏まえますと、今後もこの地域の影響は大きくなること必

は引き続き調査をする必要があると考えております。

昨年八月に内閣府が公表した新たな沖縄振興策の検討の基本方向についてにおいて示しているとおり、バス専用レーンの活用など既存の公共交通との関係や、町づくりとの連携等においても留意する必要があると考えており、こうした点も含めて調査を行いながら、鉄軌道等の整備の在り方にについて引き続き検討してまいりたいと考えております。

その上で、沖縄に生まれて育つている県民の牛 活感情からしますと、渋滞等を体感すると、鉄道の必要性という意味では赤嶺委員と認識は共にするものと考えております。引き続き鉄軌道の整備の在り方について検討してまいりたいと考えております。

条件にしていない。何よりも、気候変動の問題、二酸化炭素の削減といった場合に、今の沖縄で一番効果が上がるのはやはり車社会を改善することですよ。そのためには鉄軌道の導入以外にないわけですよ。

ここを、調査だ、調査だというようなところにこだわらないで、やはり一緒に、事業化に向けた次の段階の作業を始めるということを強く申し上げて、そこまで気持ちが一緒だということになれば、西銘さんと私の立場の違いはなくなると思思いますから、よろしくお願ひします。

○阿部委員長 この際、暫時休憩いたします。

午後一時五十六分休憩

**○大島委員**　冒頭、鉄軌道について何点か触れさせてください。

沖縄における鉄軌道の整備、導入についての現実的な検討の必要性ということで、令和三年六月の当委員会において、我が党の委員が、沖縄では、唯一、鉄軌道がないと訴え、内閣府が年間約一億円の予算をかけて十年間調査をしてずっとこだわってきたBバイC、すなわち費用対効果が、実は鉄道事業法第五条に基づく許可基準には含まれていないということを指摘して、沖縄における

鉄軌道の導入を求めていた。  
それに対する、当時の河野沖縄北方担当大臣は、そもそもその移動コストがそれだけ高かつたから、なぜ鉄軌道のBバイCがそんなに低いのか、本來、移動コストが高いならば、BバイCの数字がもっととよくなければいけないと述べるとともに、いろいろな計算の仕方、あるいは、技術が変われば、BバイCも累積赤字も変わるとと思う、もう少し現実的に、どういうことをやつたら移動コストが安く、しかも定時性が担保されてというよ

うな乗り物が導入できるのか、これはやはり真剣に考えないといかぬと思いますとして、鉄軌道の導入について、これは積極的にやるべきなんだろうと思ひますと答弁をしております。  
これらの大臣答弁を踏まえて、政府においては、鉄軌道の整備、導入について、技術の進歩等を考慮して、もう少し現実的な対応を行うべきと考えています。  
続きまして、現行法にこの鉄軌道整備を盛り込んだ経緯について説明をさせてください。  
そもそも、現行の沖縄振興特別措置法九十二条二項、交通の確保の項目に鉄軌道整備の文言を盛り込んだのは、十年前の改正案の審議の際、当時の野党会派が提示をした十八項目の修正案の中の一項となりました。これが採択され、ついで審議が行われたのが、新たな交通機関についての調査委員会の見

は新たな公共交換機関についての議論が、大半の議論が、主に鉄道の整備と、それに伴う財政負担の問題を中心としたものでした。しかし、これまでの内閣府の調査検討を見る限り、この十年間に於いて鉄道の整備に関しては進展していないことから、当時の修正案に盛り込まれた各会派の思いも顧みられていないと思われます。

十年前の与野党修正協議の共同座長であり、また今回は野党側の筆頭理事を仰せつかつてゐる私としては、これらの全ての思いを胸に、沖縄県民の夢である鉄道の整備を一步でも前に進めるた

め 沖縄県の要望を十分に飲み取つて 現行法を  
修正する必要があると考えています。  
当時の修正協議の中ですと、原文は、国及び地  
方公共団体は、沖縄における新たな公共交通機関  
に関し、その在り方にについて調査及び検討を行ふ  
よう努めるものとすると書いてありますて、これ  
に対しても、「国及び地方公共団体は、沖縄における  
新たな」ここで、鉄軌道、「鉄道、軌道その他  
の」ということをつけ加えまして、「公共交通機関  
に関し、「その在り方」を「その整備の在り方」に



